

È di ritorno da Roma la contessa La-Marmora, e ieri è partito per costà il conte Gabbri Casati, passando per la suddetta città, ove si fermerà il dopo Pasqua, volendo assistere alle funzioni della Settimana Santa.

Una buona disposizione è stata testè adottata dal ministro Natoli, mercè la quale potrà finalmente ultimarsi la sala anatomica, la cui costruzione è vivamente desiderata da tutti.

Una volta eseguito il progetto che in proposito ha formulato l'ingegnere Ruggiero, e di cui una parte è già in corso, quel teatro anatomico, della capacità di 800 a 900 giovani, sarà, senza esagerazione, uno dei più belli d'Italia, avendo, oltre la sala delle lezioni, anche tutte le camere che possono occorrere ad un simile stabilimento.

Mi si dice che la sala coperta dell'antiteatro non costi meno di 40m. franchi. A poco per volta l'Università viene dotata di tutti quegli accessori che diventano di prima necessità, quando si vuole perfezionare gli studi. Non è da oggi soltanto che il ministero si sta occupando della creazione di questa sala anatomica, poichè il progetto data dal 1862, vale a dire dal ministero Matteucci.

NOTIZIE ESTERE

Ieri abbiamo riferito che il governo di Baviera ha annunciato alla Camera dei deputati molte riforme liberali. I governi di Baden e di Wurtemberg sembrano mettersi anch'essi per questa via, giacchè hanno abrogati i provvedimenti presi contro la stampa in forza d'una risoluzione federale del 1854. La Sassonia poi intraprende una duplice riforma, stando a quanto afferma la *Gazzetta ufficiale* di Dresda. In primo luogo sopprime gli ostacoli posti per l'addebiato al diritto di riunione. Inoltre, riguardo alla stampa, esime i piccoli giornali e quelli che si pubblicano una sola volta per settimana dall'obbligo della cauzione, e, di più, il governo promette di presentare alla Camera un progetto di legge per sopprimere la necessità dell'autorizzazione preventiva dei giornali.

Scrivono dall'Aia al *Precursore*, che il governo dei Paesi Bassi ha presentato al Consiglio di stato un progetto di legge per abolire la pena di morte.

Nella sua seduta di venerdì scorso la Camera dei deputati di Prussia si è occupata della prima relazione sul bilancio. Malgrado le vive istanze del conte Eulenborg, ministro dell'interno, l'articolo concernente i fondi segreti per la stampa, che ascendeva a 31,000 talleri è stato respinto a grande maggioranza.

Lettere da Lisbona fanno cenno di alcuni disordini avvenuti in vari punti del Portogallo, segnatamente a Macedo de Cavalheiros. Intorno a ciò, il ministro dell'interno ha dichiarato alla Camera dei deputati, che ha autorizzato il governatore civile del distretto a chiamare la forza armata per ristabilire l'ordine. È stato immediatamente inviato un distaccamento di truppe.

Da Belgrado giunge la notizia che il principe di Serbia, in segno di riconoscenza dei servizi resi da Riccardo Cobden alla civiltà ed alla Serbia in particolare, ha fatto celebrare, il 7 aprile, un solenne funerale in onore dell'eminente uomo di Stato inglese, suo amico, nella chiesa cattedrale serba, come pure nella chiesa protestante di Belgrado.

I giornali di Costantinopoli annunziano che Abro efendi, segretario generale presso il ministero degli affari esteri di Turchia, si reca a Parigi. Essi attribuiscono questa missione alle preoccupazioni finanziarie del governo turco.

Si legge nella *Patria* del 9: « Abbiamo ricevute notizie dalla Plata, in data del 28 febbraio ultimo scorso. Esse ci narrano che appena informati della presa di Montevideo, i membri del Corpo diplomatico residenti all'Assunzione, si sono recati presso il signor Berger, ministro degli affari esteri, per offrire al governo del Paraguay i loro buoni uffici, allo scopo di venire ad accordi col Brasile. Altrettanto, dicesi, è stato fatto dai rappresentanti delle potenze estere presso il gabinetto di Rio Janeiro. »

PARLAMENTO ITALIANO

CAMERA DEI DEPUTATI

Seduta del 11 aprile.

Presidenza del pres. Cassina.

La seduta è aperta alle ore 8 e 1/2 antimercidiane colle consuete operazioni preliminari.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

PRESIDENTE ricorda che l'emendamento Giuseppe Briganti Bellini e G. Checchelli venne ieri trasmesso alla Commissione, ed annuncia che oggi la medesima propone allo stesso emendamento un subemendamento, per cui si direbbe, in aggiunta all'articolo 6:

d) A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per decreto reale, ecc.

DEPUTATI domanda la parola per una mozione d'ordine, la quale consiste nel rinviare la discussione di questo emendamento al momento che sarà esaurita la discussione su tutte le altre parti di questa legge.

L'oratore vorrebbe che, trattandosi d'una discussione gravissima, prima di esporre i motivi della sua proposta si attendesse che la Camera fosse più numerosa. Non solamente,

egli dice, non siamo in numero legale, ma non siamo neppure in numero decante (*rumor*).

Questo emendamento, egli continua, accorda al governo facoltà eccezionali, le quali non è opportuno e conveniente vengano concesse da una Camera moribonda.

SINEO appoggia il proponente.

CORRENTI (relatore) osserva che, mentre l'emendamento Briganti-Checchelli poteva offrire appiglio alle critiche dei proponenti, il subemendamento proposto dalla Commissione ha tolto questo inconveniente limitando ad un tempo determinato le facoltà straordinarie accordate al governo.

DEPUTATI sostiene nuovamente che con questo emendamento la Camera verrebbe ad abdicare al suo potere, lo che è tanto meno in diritto di fare ora che si tratta di trasmettere intatta la sua eredità alla nuova Camera destinata a succederle.

L'emendamento in discorso è per giunta praticamente inutile.

JACINI (ministro) replica che il fatto smette questa ultima asserzione del proponente, dacché il governo ha già ricevuto domande di concessioni, sotto le condizioni prescritte dall'emendamento in discorso.

PRES. annunzia che, in seguito a nuove modificazioni proposte dalla Commissione, l'emendamento in questione verrebbe ad essere formulato come segue:

d) A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per decreto reale, a favore della industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite nella legge organica del 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore d'anni 90, incoraggiando però colle esenzioni e franchigie già concesse negli articoli 33, 50, 53, 54 e 55 del capitolato d'onori approvato per la ferrovia di Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1863.

SINEO e SANGUINETTI propongono, e svolgono nuovi emendamenti.

CASTAGNOLA dichiara che la Commissione non può accettarli.

Voci: ai voti.

Gli emendamenti Sineo e Sanguinetti posti ai voti vengono respinti.

La Camera approva l'articolo 6° coll'emendamento surriferito.

Si passa all'articolo 7° del tenore seguente:

Art. 7. È fatta facoltà al governo di concludere, entro 4 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona, una convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento sul capitale di 50 milioni; a condizione che la detta Società riunisca agli 8 milioni, che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 40 milioni e alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, come risulta dalla convenzione approvata colla legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che siano adottate per trasporti militari, e per tutti gli altri fatti a conto del governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie romane e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867.

La Camera lo approva senza discussione.

Si passa all'articolo 8° il quale pure viene approvato senza discussione nei seguenti termini:

Art. 8. Il governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione d'una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia o a Carrù sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione, che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titolo di rendita del debito pubblico al corso del giorno, 6 mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata e aperta all'esercizio.

Si sospende la discussione sull'articolo 9° e si passa a quella sul 10°, così concepito:

Art. 10. Il governo, contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà mediante decreto reale, a forma dell'articolo 21 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la Società Vittorio Emanuele a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino a E-boli.

ARGENTINO e CUTINELLI propongono che in fine a questo articolo si aggiunga: entro il termine di quattro anni.

BORGHI, il quale avea proposto che questo termine fosse di sei anni, si associa a quello dei proponenti, ritirando il suo emendamento.

ARGENTINO propone inoltre si aggiunga che sia fatta facoltà al governo di trattare con la Società concessionaria per assicurare l'adempimento di una tale condizione.

JACINI (ministro) risponde, quando al primo emendamento che accetta il termine ridotto a cinque anni, quanto al secondo che è superfluo.

ARGENTINO accetta il nuovo termine, e recede dall'altra aggiunta.

CADOLINI svolge il seguente emendamento in aggiunta all'art. 10°:

« Il governo inoltre entro tre mesi dalla promulgazione della presente legge obbligherà mediante decreto reale, a termine dell'articolo 20 della convenzione suddetta, la compagnia Vittorio Emanuele a costruire ed

esercitare un tronco di ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala. »

A lui si associano gli onorevoli Fabrizi, Calvino, Mordini, Crispi, Miceli, La Porta, Gravia e Botta.

JACINI (ministro) dichiara che non può accettare questa proposta sino a che non siano assodate alcune contestazioni insorte sul tracollo.

CADOLINI insiste.

LA PORTA domanda se la compagnia calabro-sicula può mantenere i suoi impegni.

JACINI (ministro) risponde che questa Società ha ritardato alcuni lavori ma non per sua colpa; e che questi oggi procedono con soddisfazione.

La Camera appoggia ma non approva la proposta Cadolini.

TORRIGIANI svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono di ridurre a sei mesi il tempo determinato onde presentare il progetto di legge per la costruzione della strada ferrata fra la Spezia e Parma. »

Torrigiani, Piroli, Dalla Rosa, Costamezzana, Ruschi, Cucchiari, De Benedetti, Giuliani, Leopardi.

CADOLINI svolge il seguente:

« Il governo è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee Parma-Borghetto-Pontremoli-Spezia e Terzi-Rieti-Avezzano-Cepreno, nei limiti di garanzia stabiliti dall'articolo 22 giugno 1864 per la costituzione della nuova compagnia delle ferrovie romane approvata colla presente legge. »

Qualora entro sei mesi non abbia trovato concorrenti alla concessione delle suddette linee il governo dovrà per decreto regio ordinarle la costruzione alla compagnia delle ferrovie romane a termini dell'art. 3 della convenzione ora menzionata. »

Cadolini, Torrigiani, Massola, Giuliani, Costamezzana, Calvino, Cucchiari, De Benedetti, Bichi.

CASTAGNOLA svolge il seguente:

« Art. 11. Il governo del Re è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio della linea Spezia-Parma per Varese ligure con diramazione da questo punto per Chiavari. »

Vincenzo Ricci, Molino, Giovanni Ricci, Castagnola, A. D'Aspe, P. Romeo, Molinari, G. Massari, G. Checchelli, G. Brunetti.

JACINI in risposta all'emendamento Torrigiani dichiara che lo accetta a condizione si dica nei primi sei mesi della nuova sessione.

Indi dichiara che il ministero presenterà quanto prima un progetto per la linea da Parma alla Spezia e successivamente un altro anche per la linea Terzi-Cepreno.

L'emendamento Cadolini, posto ai voti, non è approvato.

BORGHI, LEOPARDI, MENICETTI, JACINI e SELLA prendono la parola sull'emendamento Leopardi e colleghi.

Si conchiude con approvare che il termine sia a tutto il 1866.

L'articolo 11 è approvato con detto emendamento.

CAPONE, cui si unisce l'on. Amabile, propone che a questo articolo si aggiunga in fine due parole: « per la costruzione della strada ferrata da... » le altre: « Arellino a Benevento per la valle del Sebeto. »

CORRENTI (relatore) non accetta quest'aggiunta, sebbene la linea abbia un'incontestabile utilità.

JACINI (ministro) ripete le medesime dichiarazioni.

CAPONE ritira il suo emendamento.

TABASSI e LEOPARDI propongono una nuova aggiunta che poi convertono in un ordine del giorno, in forza del quale il governo è invitato a far aprire contemporaneamente i tronchi Rieti-Terzi, Rieti-Avezzano.

Il ministero e la Commissione accettano quest'ordine del giorno.

La seduta è sospesa alle 12 e 20 per essere ripresa al tocco e 1/2.

Alle 2 si prosegue nella discussione del progetto di legge relativo al riordinamento ed all'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

CONFORZI ha la parola per svolgere il seguente emendamento da lui proposto in unione all'on. Marotta.

Lo svolgimento di questo emendamento non poté farsi a luogo più opportuno stante l'assenza del proponente.

« Il governo è autorizzato a sostituire alla concessione della linea per Conza; fatta con la legge del 21 agosto 1862, altra concessione che assicuri il compimento di quella linea nel corso di anni 16. »

« Le condizioni della concessione non potranno essere più gravi di quelle che si rincontrano nel progetto di legge modificato dalla Commissione. »

Il PRES. osserva che questo emendamento urta per avventura colle disposizioni dell'articolo 19 di questa legge, già approvato dalla Camera.

CONFORZI combatte la questione pregiudiziale sollevata dal presidente.

JACINI (ministro) dichiara di non poter accettare questo emendamento, aggiungendo che il governo non negherà la concessione di questa linea, se qualcuno vorrà assumersela a condizioni non gravose per le finanze.

CONFORZI ritira il suo emendamento.

Viene ora in discussione l'articolo 2° del progetto, il quale è così concepito:

« Sono pure approvate le seguenti convenzioni: »

a) Quella conchiusa il 30 giugno 1864 tra i ministri della finanza e dei lavori pub-

blici ed i rappresentanti delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione (Allegato C); ferme le modificazioni riguardanti tanto la convenzione, quanto il capitolato, che sono state convenute coll'atto supplemento 2 febbraio 1865 (Allegato C') e colle successive variazioni e aggiunte assentite con atto del 17 febbraio 1865 dai rappresentanti della Società (Allegato C'').

b) Quella conchiusa nel predetto giorno 30 giugno colla Società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (Allegato D);

c) Quella pur conchiusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore - Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (Allegato E);

d) Quella conchiusa il giorno 21 maggio 1864, e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio d'una linea di ferrovia da Torino a Cirié (Allegato F).

La parola viene accordata al relatore della Commissione.

CORRENTI (movimento di attenzione) ricorda siccome fosse stata sospesa la discussione su questo articolo, in considerazione della questione Hambro, sulla quale il ministero chiese tempo per presentare le sue definitive conclusioni.

Sui nuovi dubbi sollevati a proposito del prestito Hambro, la Commissione è di unanime avviso che la vendita delle ferrovie dello Stato, com'è proposta in questo articolo, non implica menomamente una mancanza di fede, per parte del governo italiano, alla convenzione Hambro del 2 luglio 1851.

I detentori delle cartelle Hambro, residenti a Londra, elevarono dei reclami, il testo dei quali pervenne al nostro governo nella giornata di sabato scorso.

L'oratore dà lettura della traduzione italiana di questi reclami, il testo inglese dei quali verrà inserito nei verbali della Camera.

I reclamanti sono persone private, detentrici del prestito Hambro.

Le ragioni a cui si appoggiano i loro reclami, non furono trovate fondate dalla Commissione la quale, prevalendosi della facoltà che il regolamento le accorda, ha invitato nel suo seno parecchi membri della Camera particolarmente esperti in materie legali. Taluno propose di introdurre nella legge una dichiarazione speciale al caso. Ma questo partito fu respinto perchè non conveniva dar adito a dubbi che nella mente della Commissione non esistevano. La Commissione divenne alla fine deliberazione che la sua prima proposta non fosse menomamente mutata, sia perchè lo Stato non manca ad alcuno degli obblighi assunti, sia perchè lo volesse anche, non dipende da lui il mancare ad un obbligo contrattuale verso un privato.

Quanto alle eventualità sfavorevoli che la scieremmo pesare sul nostro credito, la Commissione non le crede sussistenti.

SELLA (ministro delle finanze) È superfluo il ripetere come il governo sia proceduto con tutte le immaginabili precauzioni in un affare così delicato.

Il banchiere Hambro, interpellato direttamente, non si è mostrato avverso alle viste del governo italiano.

Il conte di Revel, negoziatore del prestito Hambro, si dichiarò non meno favorevole al governo in questa questione.

Del resto, conviene per mente alle mutate circostanze. Oggi un grande stato è succeduto ad un piccolo regno, quaffera il Piemonte nel 1831. A quel tempo i grandi gruppi ferroviari erano immensi, meglio che inutili. Oggi chi potrebbe sostenere la convenienza di parecchi gruppi nell'Italia settentrionale in confronto di un unico gruppo?

Quanto alla convenzione Hambro bisogna giudicarla nel suo insieme e nel suo spirito.

La conversione dei titoli Hambro in azioni della società acquirente delle ferrovie dello Stato è cosa materialmente impossibile, per cui è del pari impossibile che la si avesse in mente nel 1851.

Nondimeno i portatori delle cartelle Hambro pretendono di essere lesi nei loro diritti. Ma questa è questione che non può essere completamente risolta che dai tribunali.

Si tratterebbe di una indennità, a ripetere la quale però il governo crede che non avrebbero alcun fondamento di ragione. Comunque siasi, il Parlamento per non giudicare in causa propria, o per non invadere il campo di un altro potere deve lasciare la questione impregiudicata. Il governo si sottometterà alla sentenza dei tribunali, qualunque questa siasi per essere. Frattanto approvando la vendita delle ferrovie dello Stato, il Parlamento non deve temere di arrecare alcun danno ai portatori delle cartelle Hambro, che anzi verrà loro a procurare un nuovo vantaggio, una nuova garanzia, quale si è quella che dipende dalla solidità della compagnia acquirente. Le cose acquistano proporzioni straordinarie vedute a distanza. Ma in affari che si trattano in mezzo alla più ampia pubblicità, non vi ha dubbio che prevrà il vero, soprattutto coll'aminente sennò pratico degli inglesi. Le ragioni a cui il Parlamento appoggerà le sue deliberazioni, verranno convenientemente apprezzate; mentre d'altra

parte la Camera non ha motivo a temere che il governo sia esposto al pericolo di una rifusione di danni ed interessi. Ad ogni caso i diritti, se diritti vi sono, rimangono impregiudicati.

Ciò deve bastare ad assicurare il Parlamento ed a tranquillare i detentori delle cartelle Hambro.

Boggiu, senza entrare nella speciale disamina dei danni che ci vengono minacciati dalla questione Hambro, si limita a far risalire quelli che ci derivano dalla vendita delle ferrovie dello Stato, la quale non ci costerà 137 milioni, secondo i suoi calcoli. Egli combatte senza riguardi questa parte del progetto, alla quale non si estende la questione di gabinetto. Diffatti, secondo le dichiarazioni dell'on. La-Marmora, la questione ministeriale non sarebbe stata da lui posta se non che per rompere la coalizione degli interessi locali che si era formata sulla proposta dei vari tracciati ferroviari. La vendita delle ferrovie non può essere una questione locale, perchè i frutti di questa vendita si divideranno a beneficio di tutto lo Stato.

Dunque per essa non è stata posta la questione ministeriale. La questione della vendita delle ferrovie è pertanto una questione isolata, indipendente dal rimanente del progetto, e che si può esaminare e decidere senza l'eterogeneo elemento politico di una questione di gabinetto, solamente a seconda del suo reale merito.

Sulla speciale questione del prestito Hambro, l'oratore non revoca in dubbio la buona fede del governo; anzi arriva ad ammettere perfino che il governo stesso in diritto abbia ragione; ma osserva che conviene non solo avere questa ragione, ma persuaderne anche l'opinione pubblica. Ora, se il governo ha dovuto studiar tanto per persuadere di non essere dal lato del torto, quanto non si dovrà aspettare perchè si convertano a suo favore quelli che a tale conversione non hanno né tempo né interesse?

L'oratore conchiude col negare il suo voto all'articolo in discussione per la capitale ragione che non conviene tenere aperto al nostro credito un solo mercato, come il governo fa costantemente, escludendo dalla concorrenza i capitalisti inglesi, che oggi si finirà di disgustare col nostro contegno nella questione Hambro.

LA MARMORA (pres. del cons. dei ministri). Io ammiro l'abilità avvocatesca dell'on. proponente, colla quale è giunto a distinguere quello che io non ho punto diviso, ponendo la questione ministeriale.

Del resto, se io ho parlato domenica di campanili, dei quali ho scorto le punte, oggi il progresso della discussione, potrà presare l'altezza e le altre dimensioni di ciascuno di essi.

Dirò anzi di più, ed è che si è potuto udire il suono della rispettiva campana.

E' aggiungerò che mi fu dato scoprire anche la consegna affidata ai singoli campanari. Questa fu di suonare a stormo per obbligare il ministero a passare non per questa o quella valle, ma precisamente per la farba caudine.

Ora il ministero ha dichiarato e dichiara nuovamente che non vuol passarvi a nessun costo. Esso piuttosto si rassegna a morire. A morire parlamentariamente, che ben s'intende, a morire, com'io son già morto cinque o sei volte, per riscattare cioè (*l'aria*), del resto, lasciando le facce, piaccia o non piaccia all'on. Boggiu, il ministero mantiene la questione di gabinetto.

RATTAZZI. Ho veduto con rammarico il governo inoltrarsi in un sistema di concessioni troppo gravose alle finanze.

Mi sono astenuto dal prendere la parola nella discussione generale, perchè ho compreso subito che non si poteva opporsi ad un progetto come questo senza provocare la questione politica. Non credevo però che tutte le parti del progetto ugualmente sarebbero state messe sotto questa custodia. Io volevo rilevare l'inconveniente della vendita delle ferrovie, specialmente circa al prezzo.

A base di questo prezzo dovea prendersi il corso del prestito Hambro, c'era di 81, e non quello del consolidato. Inoltre conveniva riportarsi agli introiti del 64 e non a quelli del 62, in cui sui prezzi di trasporto rigeva una tassa.

Quanto al prestito Hambro l'oratore divide il parere del ministro, ma non disconosce la convenienza di rispettare anche la contraria opinione dell'interessato.

L'oratore conchiude dichiarando che in presenza della questione ministeriale estesa anche a questo articolo rinuncia alla parola che ha chiesto per parlare contro l'articolo medesimo.

SELLA (ministro) risponde al proponente che è caduto in errori di calcolo circa a quanto disse sulla base del prezzo di alienazione delle ferrovie. Le altre sue obiezioni furono troppo generiche per potersi rispondere.

Era poi naturale che la questione di gabinetto fosse estesa a tutta la legge che forma un complesso di disposizioni armoniche.

L'on. oppositore se sedesse sui banchi ministeriali non avrebbe mancato, ed a buon diritto, di far altrettanto.

Che se nel 62 non fece così, se ne astenne per considerazioni di un ordine superiore alla stessa legge che si discuteva.

RATTAZZI risponde che non avrebbe niente affatto posta la questione di gabinetto sull'articolo in discussione, al qual proposito osserva che il governo dopo il 30 giugno 64 è andato ogni giorno cedendo senza ragione alle pretese della Società acquirente.

Voci: la
DEPUTATI
favore del
prestito. E
zione di
Voci: al
SELLA (M
lasciare ch
grave ques
MAR di H
Hambro in
Mosca d
proposta C
olo 3 del
è così com
Però c
che pote
convenzio
del sudd
cietà, la q
ragioni sp
Stato, per
gli interes
del r
SELLA (C
accettare l
Società ac
ste event
di g
Mosca p
a favore d
AVEZZANO
contro l'ar
Voci: la
Pres. p
mandando
mani.

La Ga
tiene: 1.
Un
quale è f
di occup
il monast
le norme
2. Disp
militare f
dependent
3. Nom
gati dipen
blici.
4. La r
Usseri di
Paolo, ad
S. M. il R
5. Nom
rianzo.
6. L'app
da prefet
mantali d
7. Il m
decreto d
deliberazio
cale e di
ha ordinat
nari urban
stessa città
tutti ricusa
torità del
zione scol
dinata.
— La
contiene:
1. Un l
lativo agli
strature d
2. Un
che autor
bizzazione
3. Un f
dichiarat
di un me
nonché l
la rettific
S. Orsola.
4. Un f
che dichie
struzione
di Boccon
5. Le
degli uffic
Avenati
comandan
di Ancona
Griffini
ispettore
la division
Chiabre
nerale, co
rioriale d
divisione
6. Nom
Maurizio

In ques
si ebbero
dini per
sig. Marti
che il pr
provento
del Ricov
tale occas
per la cas
nuova Ame
via-Carig
il provent
gentile da
ammirata
sconsenti
di carità.

Sola fabbrica privilegiata con medaglia all'Esposizione del 1885: è
vella **Meisbeero**, 10, boulevard Bonne Nouvelle, Parigi. — Deposito
centrale in Torino presso l'Agencia D. Mondo, via dell'Ospedale, n. 5.

MACCHIE DI GRASSO. POLVERE MINERALE SOMMER
tessuto, senza alterarne il colore. Questa polvere ha la proprietà di assorbire
tutti i corpi grassi senza lasciare la menoma traccia. Operazione facile e spedita.

Prezzo della scatola cent. 50.

Vendesi all'Agencia **D. Mondo**, Torino, via dell'Ospedale, n. 5.

CUOI SOLLIER PER BASOI (Lycra, rue St-Dominique, 16). Questo sistema
già tanto apprezzato, il quale sembrava non
lasciasse a desiderare, venne testè perfezionato dal suo autore. Si invia ora
Torino

Torino a
Svizzera.
Francia
Inghilterra
Germania
Grecia, 7
Mese L.
M.

C

La legge
approvata
tanti essa
trari; 3 s
La ma
superata
quentem
alla legge
non si sa
il ministe
rante la
cettando
La Ca
rompere
desidera
suoi lav

PRO

La Co
vedimen
damente
spinta q
e di bol
differita
sion) de
La re
buita ch
discorre
cia dom

IL R

Il tele
renza de
tificio a
legramm
dei gior
pare stat
del 5 su
questione
e sul ris
ministri
Ecco c
posito le
« I m
zola con
l'aggiust
lanie co
questo è
in realtà
non togli
che pen
cappellari
Lo ste
« Indu
sul tapp
neos, lo
« Si f
tisse, d
come bu
cizio del
annessio
« Nor
Più in
tura il s
poraneo
tario, co
sione in
« La
da un p
rivolti a
non dev
sistemat

C

L'altit
assise d
30 dello
per alcu
più grav
Sopra
cidio, 2
furono
un altre
a 10 an
putati c
l'uno a